

1. Амблер Т. Практический маркетинг / Пер. с англ.; Под общ. ред. Ю.Н.Каптуревского. – СПб.: Питер, 2001. – 400 с.
2. Бернет Дж., Мориарти С. Маркетинговые коммуникации: интегрированный подход / Пер. с англ. С.Г.Божук. – СПб: Питер, 2001. – 864 с.
3. Ламбен Жан-Жак. Стратегический маркетинг. Европейская перспектива / Пер. с франц. – СПб.: Наука, 1996. – 589 с.
4. Росситер Дж. Р., Перси Л. Реклама и продвижение товаров. – СПб.: Питер, 2001. – 656 с.

Получено 27.04.2004

УДК 621.3

К.А.ВЕЛИКИХ

Харьковская национальная академия городского хозяйства

АНАЛИЗ ЭКСПЛУАТАЦИОННЫХ ЗАТРАТ ЭЛЕКТРОТЕХНИЧЕСКИХ ИЗДЕЛИЙ

Рассматриваются наиболее перспективные направления снижения эксплуатационных затрат электротехнических изделий.

Электротехнические изделия (ЭТИ) являются важной составляющей основных фондов, главным элементом механизации и автоматизации. От их работы во многом зависит функционирование всех машин и механизмов и, в конечном счете, экономические показатели работы предприятий. Затраты на эксплуатацию ЭТИ составляют значительную часть текущих затрат. Поэтому правильная оценка позволяет выявить наиболее эффективные направления их снижения. Особенно важным это является в современных условиях при удорожании энергоресурсов, старении фондов.

Основными составляющими эксплуатационных затрат (ЭЗ) ЭТИ являются: затраты на техническое обслуживание и ремонты (ТОР), включая неплановые ремонты, потребляемое топливо и энергию, амортизацию, ущерб из-за отказов.

Наибольшие сложности при анализе эксплуатационных затрат возникают с оценкой затрат на ТОР и ущерба из-за отказов изделий. Проблемы ТОР исследовались многими зарубежными и отечественными специалистами, в числе которых: К.Каннингхем, Д.Кокс, Р.М.Петухов, Д.М.Палтерович, С.Ф.Покропивный, Р.Н.Колегаев, П.А.Орлов и др. Однако многие аспекты этой проблемы требуют дальнейшего изучения. Это связано и с дальнейшим старением фондов, недостатком средств для их обновления.

К числу актуальных задач можно отнести исследование реальной надежности машин и оборудования в современных условиях и оценку на этой основе потребности в неплановых ремонтах, определение фак-

тических затрат на ремонты конкретных изделий с целью правильного планирования таких затрат и оценки потребности в капитальных вложениях, оценку структуры затрат на ремонты для улучшения их организации, совершенствование экономической оценки рациональных объемов ремонтных работ. Некоторые аспекты этих задач рассматривались в ходе проведенных исследований. Следует отметить, что в последние годы, несмотря на возросшую актуальность, количество публикаций по проблемам ремонта незначительное. В их числе работы Э.А.Сухарева [1, 2].

В отечественной практике исторически сложилось так, что в различных отраслях разработаны и действуют системы ТОР, существенно отличающиеся по своим методическим основам. Так, в машиностроении действует типовая система [3], в основу которой положено косвенное планирование объема ремонтных работ на основе единиц ремонтной сложности. В металлургии применяют типовое положение [4], а в энергетике – систему плано-предупредительного ремонта [5], в которых используется прямой метод планирования затрат на ТОР по укрупненным номенклатурным позициям ЭТИ.

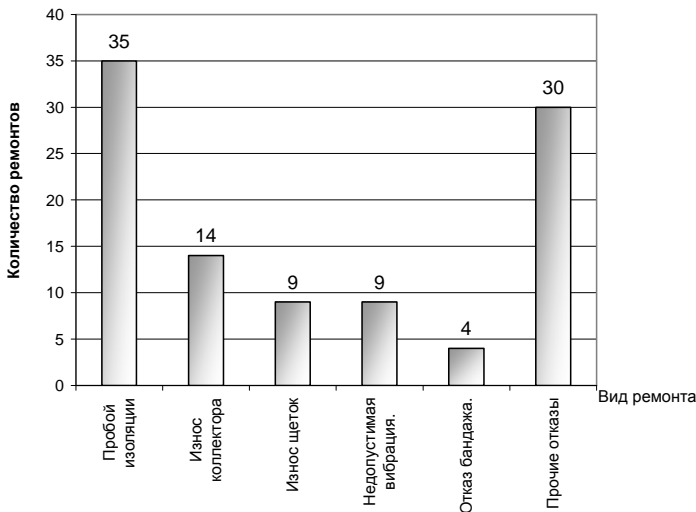
В сфере городского электротранспорта действуют правила [6], в которых как и в отраслевых инструкциях приводятся величины ресурса до ремонта, периодичности ТОР, нормы времени на ТОР по их видам.

Существенным недостатком рассмотренных систем ТОР является отсутствие или недостаточная детализация обоснованности нормативов материальных и трудовых затрат по видам ремонтов. Не учитываются также, или учитываются в самом общем виде, неизбежные по теории надежности неплановые ремонты. В связи с этим нами проведен анализ работы ЭТИ, их ТОР на ряде предприятий промышленности и транспорта. На рисунке приведена структура причин неплановых ремонтов тягового электродвигателя ДК-661 Б, полученная на основе данных наблюдений на предприятии в течение полутора лет.

Система ТОР подвижного состава включает техническое обслуживание, подразделяемое на ежедневное (ЕО), первое (ТО-1), второе (ТО-2) сезонное (СО) и ремонты: капитальный (КР), средний (СР), неплановый (НР). В табл.1 приведены данные о величине фактических затрат на средние и капитальные ремонты за год по депо для двух видов подвижного состава.

За рассмотренный период было выполнено 27 средних и 9 капитальных ремонтов ЗиУ-9 и 6 средних и 3 капитальных ремонта ДАС-217Е. При этом заработная плата составила 22,81% суммарных затрат на ремонты, а материальные затраты – 68,48%. Выполнен анализ величины и удельного веса заработной платы по видам ремонтов. В

табл.2 приведены в качестве примера соответствующие данные для рассмотренного периода по троллейбусу ЗиУ-9



Структура причин unplanned ремонтов электродвигателя ДК-661 Б

Таблица 1 – Величина затрат на ремонты подвижного состава

Вид транспорта	Вид ремонта	Величина затрат на ремонты по видам, грн.		
		заработная плата	начисления на заработную плату	материалы
ЗиУ – 9	СР	67265	25690	204914
	КР	27012	10317	80607
ДАС-217 Е	СР	19836	7577	54953
	КР	12545	4783	38998

Таблица 2 – Структура трудовых затрат по видам ТОР

Вид транспорта	Удельный вес заработной платы по видам ТОР, %			
	КР	СР	ТО-2	ТО-1, ЕО, заявочные ремонты
ЗиУ-9	10,6	8,83	18,83	61,74

Выполненный анализ позволяет выявить наиболее перспективные направления снижения эксплуатационных затрат ЭТИ, выявить изделия, узлы и детали, оказывающие существенное влияние на величину

этих затрат, определить конструкторские, технологические и организационно-экономические возможности снижения затрат для конкретных изделий. Дальнейшего исследования и совершенствования требуют задачи планирования затрат на ТОР ЭТИ. Необходимо совершенствование нормативной базы планирования этих затрат, особенно в отношении их важнейшей составляющей – материальных затрат. Требуется, по нашему мнению, дальнейшие исследования отказов ЭТИ, затрат на их неплановые ремонты. Украинские предприятия значительно расширили номенклатуру выпускаемых ЭТИ изделий за последние годы. Однако не все изделия, как показывает изучение эксплуатации, соответствуют реальным требованиям. Особенно это касается тяговых электродвигателей для городского электротранспорта. Полученные в ходе проведенной работы результаты позволяют улучшить надежность изделий, снизить затраты на эксплуатацию, повысить эффективность работы как в сфере их изготовления, так и в сфере применения.

1. Сухарев Э.А. Теория эксплуатационной надежности машин. – Ровно: РГТУ, 2000. – 164 с.

2. Сухарев Э.А. Общая теория капитального ремонта машин. – Ровно: РГТУ, 2001. – 202 с.

3. Типовая система технического обслуживания и ремонта металло- и деревообрабатывающего оборудования. – М.: Машиностроение, 1988. – 672 с.

4. Типовое положение о техническом обслуживании и ремонте (ТО и Р) электрооборудования предприятий системы черной металлургии. – Харьков: ВНИИОчермет, 1988. – 158 с.

5. Синягин Н.И., Афанасьев Н.А., Новиков С.А. Система планово-предупредительного ремонта оборудования и сетей промышленной энергетики. – М.: Энергоатомиздат, 1984.

6. Правила експлуатації трамвая і тролейбуса. – К.: Державний комітет України по житлово-комунальному господарству, 1997. – 104 с.

Получено 14.04.2004

УДК 657.6

Н.И.ГОРДИЕНКО, канд. экон. наук

Харьковская национальная академия городского хозяйства

АУДИТ КОРПОРАТИВНЫХ ПРАВ ХОЗЯЙСТВЕННЫХ ОБЩЕСТВ

Анализируются проблемы методологического и законодательного характера при аудите корпоративных прав хозяйственных товариществ. Обоснована необходимость аудита деятельности менеджеров в процессе принятия управленческих решений, предложена методика аудита обществ с ограниченной ответственностью.

С момента начала второй волны приватизации, т.е. перераспределения прав собственности, интерес к корпоративным правам растет, что связано с укрупнением и консолидацией акционерного капитала, а так-